

CÁMARA DE REPRESENTANTES
Secretaría

XLIX Legislatura

DEPARTAMENTO
PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 1463 de 2023

S/C

Comisión Especial Río de la Plata,
Frente Marítimo, Antártida
y Laguna Merín

ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS (ANP)

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 6 de julio de 2023

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Milton Corbo, (ad hoc).

Miembros: Señores Representantes Alfredo Fratti, Inés Monzillo, Ope Pasquet, Mario Pereyra, Silvana Pérez Bonavita, Gabriel Tinaglini y Carlos Varela Nestier.

Invitado: Por la Administración Nacional de Puertos (ANP) Dr. Juan Curbelo, Presidente.

Prosecretaria: Señora Gisela Losada.

═══II═══

SEÑORA SECRETARIA (Gisela Losada).- Está abierto el acto.

De acuerdo al artículo 36 del Reglamento de la Cámara, no hallándose en Sala el Presidente ni el Vicepresidente corresponde elegir un presidente *ad hoc*.

SEÑOR REPRESENTANTE (Ope Pasquet).- Propongo al señor diputado Corbo.

SEÑORA SECRETARIA.- Se va a votar.

(Se vota)

——Seis en siete: AFIRMATIVA.

(Ocupa la Presidencia el señor representante Milton Corbo)

SEÑOR PRESIDENTE *AD HOC* (Milton Corbo).- Habiendo número, está abierta la reunión.

(Ingresa a sala el presidente del Directorio de la Administración Nacional de Puertos, ANP)

——Damos la bienvenida al doctor Juan Curbelo, presidente del Directorio de la Administración Nacional de Puertos y le agradecemos la presencia.

En el seno de esta Comisión se planteó conversar nuevamente sobre aquella reunión que habíamos tenido el 10 de junio de 2021, donde se informó por parte del presidente de la ANP acerca de los acuerdos realizados oportunamente con la República Argentina para el dragado del canal de acceso al puerto de Montevideo y el canal Magdalena.

La idea de la Comisión era volver a tomar el tema y ver en qué está en este momento. Por lo tanto, le voy a pedir al presidente que dé la información y, luego, abrimos una ronda de preguntas y comentarios.

SEÑOR CURBELO (Juan).- Buenos días y muchas gracias a todos.

Con respecto a la situación que tiene que ver con la autorización para el proyecto de profundización y extensión del canal de acceso al puerto de Montevideo, luego de un período donde el gobierno nacional, a través de la Administración Nacional de Puertos, presentó un proyecto ejecutivo, este fue llevado adelante por la delegación uruguaya en la Comisión Administradora del Río de la Plata, se presentó formalmente. Ese proyecto suscitó una serie de preguntas por parte de la delegación argentina -si mal no recuerdo, veintinueve consultas- que fueron contestadas en su oportunidad. La delegación argentina volvió a realizar algunas consultas con respecto al proyecto, y el pasado 3 de julio, el doctor Alem García, presidente de la delegación de Uruguay en la Comisión Administradora del Río de la Plata, presentó formalmente la contestación de las repreguntas que había hecho la delegación argentina, con el más absoluto convencimiento de quienes llevaron adelante esta contestación. Técnicos de la Comisión del Río de la Plata, de la Administración Nacional de Puertos, de la Armada Nacional, del Ministerio de Transporte, de la Cancillería, se reunieron de forma periódica, y se llegó a este 3 de julio con esta contestación, donde entendemos que la información es absolutamente completa.

Ahora debe transcurrir el plazo previsto en el artículo 18 del Tratado del Río de la Plata, el plazo de 180 días, luego del cual entendemos que estarían dadas las condiciones como para iniciar esta obra tan importante, que tiene que ver con la profundización y la extensión del canal del puerto de Montevideo a 14 metros.

Así que esta ha sido una semana importante, porque se dio un hito concluyente desde el punto de vista administrativo, donde -reitero- se entiende que se ha dado entera satisfacción a todas las consultas realizadas, sin entrar en consideraciones, porque algunas entendíamos que no tenían que ver ni con el proyecto presentado ni con el objeto del Tratado, pero se contestó todo. Es una contestación sólida y entendemos que ya no debería haber ninguna consulta posterior por parte de la delegación argentina.

Eso es lo que entendemos. Ahora tiene que transcurrir el plazo que establece el Tratado.

SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).- Me sumo a la bienvenida al señor presidente del Directorio de la Administración Nacional del Puertos.

Respecto al trámite ante la CARP para el dragado a 14 metros, el señor presidente ha puesto la información al día; nos complace que se haya llegado a ese punto.

Esperemos que esto que aparece hoy en la prensa en el sentido de que habría buena voluntad de parte del Estado argentino para facilitar el progreso de estas gestiones se cumpla efectivamente.

Yo quisiera aprovechar la presencia aquí del señor presidente de la ANP para hacerle alguna otra pregunta sobre otras cuestiones que han quedado planteadas, de algún modo, por una información de prensa que se publicó recientemente, según la cual, en un *ranking* de eficiencia de los puertos en el mundo -más de mil puertos ranqueados-, el puerto de Montevideo aparecería en los últimos cincuenta lugares. No sé si eso es efectivamente así, si es cierto o no, pero apreciaría comentarios del señor presidente del Directorio al respecto porque, según yo recuerdo, se había dicho que el ejercicio anterior, el de 2022, había sido beneficioso para la Administración Nacional de Puertos, que los resultados eran favorables. Entonces, me cuesta compaginar esa información sobre mal desempeño de los servicios portuarios, últimos lugares en un *ranking* mundial, etcétera, con los resultados beneficiosos que se habrían obtenido. Apreciaría comentarios del señor presidente a ese respecto. ¿Efectivamente fueron resultados positivos los que tuvo la ANP el año pasado? Si fue así, ¿cómo hicieron para obtenerlos si los servicios son tan malos como dicen?

SEÑOR CURBELO (Juan).- Empiezo por el último cuestionamiento o pregunta.

En cuanto al balance presupuestal de la ANP en 2022, lo primero que tenemos que decir es que fue votado por unanimidad en el Directorio. Luego, lo que tenemos para decir es que fue el mejor balance de la historia de la Administración Nacional de Puertos. En lo que tiene que ver con el récord en cuanto al movimiento de contenedores, logramos el objetivo de superar el millón de TEU, logramos 1.085.000 TEU. Además, tuvimos ingresos récord y utilidades muy importantes en lo que hace a un balance equilibrado, a un balance con récord de actividad y a un balance con récord de inversiones y de ingresos. Eso es lo objetivo y lo real.

Como ustedes saben, en el puerto de Montevideo se apunta a captar la carga de la región, y nosotros entendemos que se está transformando en el principal puerto de referencia del Río de la Plata. En ese sentido, hay que entender la lógica de nuestros puertos, que es muy distinta a la lógica de otros que se quieren comparar o con los que nos quieren comparar.

El puerto de Montevideo tiene un doble componente: aproximadamente un 45 % son importaciones y exportaciones, es decir, carga nuestra, carga nacional, y un 55 % es carga extrarregión, carga en tránsito. Esa es la primera diferencia con otros puertos, por ejemplo, puertos brasileños o, ahora, puertos argentinos, que prácticamente mueven

carga local propia. Para que nuestro puerto crezca y se desarrolle, tenemos que apostar a lograr la carga de la región y, en particular, la carga de la hidrovía.

Por suerte, en estos últimos años hemos recuperado la carga paraguaya. Hoy les puedo decir que el 95 % de la carga paraguaya pasa por los puertos del Uruguay y, en particular, por el puerto de Montevideo. Eso explica los 1.100.000 TEU que logramos en 2022 y lo que viene sucediendo en el transcurso de 2023, que aprovecho para mencionarlo y subrayarlo: los números de actividad del puerto de Montevideo en el primer semestre de 2023 son prácticamente iguales que los de 2022, con una notoria baja en las exportaciones y las importaciones del Uruguay. ¿Qué significa eso? Que seguimos siendo muy exitosos en captar la carga de la región: sur argentino y, sobre todo, Paraguay; yo les dije el 95 %, pero creo que me quedé corto.

Entonces, en este primer semestre de 2023 tenemos prácticamente el mismo número de TEU que en el primer semestre de 2022. Creo que este es un dato importante, porque hoy la economía y las exportaciones han tenido una baja con respecto al año pasado.

SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).- Sobre esto, quisiera saber si ya se están aplicando los gravámenes que Argentina anunció que impondría a las barcazas paraguayas que navegan por la hidrovía.

SEÑOR CURBELO (Juan).- Ahora entramos en ese tema.

O sea que, como decía, los números del puerto de Montevideo son muy buenos.

Más allá de situaciones puntuales y de que a veces se cometen errores, la realidad es que el puerto de Montevideo -y los invito a ir y recorrerlo- tiene una dinámica muy importante y estamos logrando el objetivo que nos trazamos desde el día uno de la gestión.

Con respecto al *ranking* del Banco Mundial, a través del Ministerio de Transporte solicitamos formalmente una reunión con las autoridades del Banco Mundial para que se nos explique la metodología que se utilizó. Hemos averiguado que no fue a través de datos obtenidos ni por las navieras ni de declaraciones o entrevistas a la comunidad portuaria, sino que se maneja a través de un *software* que establece la ETA (*Estimated Time of Arrival*), es decir, el anuncio de arribo de un barco al puerto de Montevideo. Y ahí nosotros tenemos algunas incidencias -creemos que puede venir por ahí-, y tienen que ver con el índice muy importante de utilización de barcazas que tenemos en el puerto de Montevideo. Entonces, si en esa medición se incorporan los índices de las barcazas, que esperan días en el puerto de Montevideo, porque descargan contenedores y tienen que esperar a que venga el nuevo oceánico para cargar -la lógica de las barcazas es distinta al del oceánico, que viene y carga de la carga nacional; no es lo mismo la carga nacional que la carga en tránsito-, creemos que puede tener que ver con esos resultados. Sin perjuicio de ello, a la otra semana, el Banco Mundial sacó otro estudio que pone al Uruguay con un importante crecimiento en lo que tiene que ver con la cadena logística, el desarrollo logístico y las infraestructuras portuarias. Estamos a la espera de que salga en estos días un informe que la Cepal hace todos los años sobre *ranking* portuario y ya nos adelantaron que en 2022 el puerto de Montevideo está en un lugar muy importante con respecto al *ranking* que desarrollan todos los años.

Así que, preferimos guiarnos por la realidad. Obviamente, cuando vimos ese informe, lo primero que hicimos fue solicitar esa reunión, y esperamos tenerla rápidamente para que se nos explique la metodología. Por supuesto que no ninguneamos ningún informe, pero creemos que la realidad es bien distinta y que hoy tenemos un puerto absolutamente pujante y que tiene una actividad que hace muchos años no tenía.

Con respecto a la hidrovía y al peaje que, de forma unilateral -lo tenemos que decir-, la Argentina comenzó a cobrar, se han hecho muchas reuniones. La última de la Comisión de la Hidrovía se hizo aquí, en Montevideo, hace aproximadamente un mes; nosotros participamos. Luego, se hizo otra reunión en Buenos Aires. Todos los demás Estados miembro, Paraguay, Bolivia, Uruguay y Brasil, han planteado su malestar por esta medida -reitero- unilateral, intempestiva, que afecta la navegación, que grava en particular a la flota paraguaya y que va en contra del espíritu de lo que creo que tenemos que gestionar todas las naciones, que es potenciar, desarrollar y mejorar el flujo comercial en la hidrovía Paraná- Paraguay, que es un instrumento absolutamente extraordinario, y con estas medidas no solamente se desvirtúa el espíritu del desarrollo administrativo, técnico y/o político, sino que se afecta a la competitividad.

Según los armadores paraguayos, esta medida tendría un impacto de aproximadamente US$ 20.000.000 en la economía y en las exportaciones paraguayas. Se ha pedido que se suspenda, pero por ahora no se ha hecho. Lo que sé es que las facturas que se han emitido a los armadores fluviales paraguayos todavía no se han pagado, es decir, son facturas que se emitieron y no se pagaron. Hoy, la realidad es que en la reunión que, si no me equivoco, fue hace quince días en Buenos Aires se volvió a plantear formalmente que se suspenda este cobro de peaje al norte de la hidrovía. La Argentina reconoció -está en actas- que el dragado que se dijo que se había hecho, no se había hecho y que este cobro tenía más que ver con la mejora en las condiciones de navegación, que tiene que ver con el balizamiento. La medida todavía no se ha suspendido. Ojalá que se revise y se pueda suspender y que entre todos los Estados miembros lleguen a algún consenso o acuerdo relativo a mejorar, precisamente, esas condiciones que tiene la hidrovía en cuanto a la navegación. Hay algunas zonas que son más complejas. Si hay que dragar, si hay que balizar, obviamente, se entiende y ese costo hay que trasladarlo. Pero, creo que las medidas no se deberían tomar de forma unilateral, sino en consenso.

Hoy, sacando a Argentina, el resto de los Estados han planteado formalmente, reitero, la suspensión de esta medida. Por ahora no se ha llegado a ese objetivo, que sí tiene un impacto, pero es particularmente a la carga paraguaya y a las barcazas de bandera paraguaya, que son la enorme mayoría de los barcos fluviales que navegan por la hidrovía. En algún momento se decía que afectaba directamente a los puertos del Uruguay. No; afecta al desarrollo fluvial, y el principal perjudicado, por no decir el único, es el comercio exterior de la hermana República del Paraguay.

SEÑOR REPRESENTANTE TINAGLINI (Gabriel).- Es un gusto recibir a nuestro invitado.

Quedó fijado como tema la reunión del 21, pero ha habido otras instancias que generaron preguntas sobre otros temas.

En cuanto a este tema específicamente, como planteaba el señor diputado Ope Pasquet, obviamente, nos hemos guiado por muchos artículos de prensa que han salido sobre la situación del puerto de Montevideo con el *ranking* que hace el Banco Mundial.

En ese sentido, me gustaría saber si hubo cambios de criterio en la medición para hacer el comparativo entre un dato y otro, porque esto se viene haciendo desde hace varios años.

Por otro lado, teniendo en cuenta la eficiencia que ha desarrollado el puerto de Montevideo con el movimiento de cargas, me gustaría saber cómo se condice con el aumento de tarifas que surgió recientemente. Si la eficiencia viene por ese lado, ¿cómo puede ser que se tenga que aumentar o tener en cuenta la propuesta de Katoen Natie de

pasar a 24 % de aumento de las tarifas? Eso lo ato con algún otro intercambio que hemos tenido en otras comisiones.

Ayer, precisamente, la Cámara Industrial de Alimentos estuvo en la Comisión de Industria. Se planteó cierto malestar sobre que somos el puerto más caro de la región. Eso, sumado a la política cambiaria, está afectando directamente la competitividad. Entonces, hay cierto nerviosismo en esos sectores exportadores porque más allá de ser caro, surge esto que está complicando la operativa para poder exportar.

Voy a aprovechar la oportunidad para hacer preguntas referentes a otros temas.

El año pasado compareció el presidente de la ANP por el tema del puerto de La Paloma. Sabemos que hubo algunos inconvenientes con el dragado. Me gustaría saber en qué situación está, cómo quedó el canal de acceso, si se terminó el dragado o no se terminó, qué se está pensando al respecto por el puerto de La Paloma. En aquel momento, se nos dijo que no se tenía previsto hacer ninguna otra inversión relacionada con una balanza y con el aumento de la carga de energía.

Por otra parte, quiero señalar que cuando compareció la delegación uruguaya de la Comisión Mixta de la laguna Merín -si no recuerdo mal-, en mayo de este año, se planteó que la navegabilidad de la hidrovía de la laguna Merín se había destrancado con la voluntad política, en principio de Brasil, de hacer la conectividad con el dragado del canal San Gonzalo. Eso generaría la posibilidad de hacer operativa la hidrovía. Si no recuerdo mal, en aquella instancia, el presidente de la delegación uruguaya estableció que la pelota quedó en la cancha de Uruguay, ya que Brasil quedaría comprometido a hacer un mantenimiento a ese canal durante tres años. Eso significaba que en ese tiempo teníamos que hacer movimientos de carga desde Uruguay para justificar dicha inversión del hermano país.

Se planteó también que se tendría que comenzar con la construcción del puerto privado en el Tacuarí, porque no se llegaría en tiempo y forma a hacer movimiento de carga. Y ahí surge la posibilidad o la alternativa de que el gobierno uruguayo estableciera un puerto público sobre la laguna Merín o en algunos otros puntos, y uno de ellos podría ser sobre el Cebollatí, enfrente a la isla del Padre.

En ese sentido, queremos saber si eso está previsto, qué injerencia está teniendo la ANP al respecto de esa definición y con qué información podemos contar, pues ha ingresado la última rendición de cuentas al Parlamento, y eso significa inversión.

SEÑOR CURBELO (Juan).- Con respecto al informe del Banco Mundial, precisamente, la solicitud de la reunión es para conversar sobre los criterios aplicados y que se nos diga si variaron, si son los mismos. O sea, esas interrogantes son las que les queremos trasladar formalmente a los técnicos que realizaron ese informe, reitero, en base a un *software*, que tiene que ver con una aplicación que mide los tiempos de espera para el ingreso a los puertos.

Llama la atención que en ese informe se hable del puerto de Río Grande -no es por hablar en contra de dicho puerto-, pero en los últimos cinco años ha perdido el 50 % de la carga de contenedores. Hoy, el puerto de Río Grande mueve menos de 500.000 TEU. Nosotros estamos moviendo 1.100.000. En ese informe -reitero, no conozco la forma de medir- se establece como que es un puerto que está muy por encima del puerto de Montevideo.

Quiero señalar que además la Cámara Industrial de Alimentos, la Unión de Exportadores ha planteado cuestionamientos sobre que el puerto de Montevideo es caro. Obviamente, respetamos y escuchamos sus opiniones. Tenemos un muy buen vínculo

con ambas cámaras empresariales, pero la visión del gobierno y, en particular, de la ANP, es que el puerto de Montevideo no es caro; que es altamente competitivo, y que está llevando adelante una estrategia que nos está posicionando como un puerto de referencia en el Río de la Plata.

Creo que es un error analizar un puerto solamente por algunos aspectos, en este caso, tarifarios. La eficiencia, la competitividad, la productividad de un puerto no se mide solo en los costos tarifarios. Es un error. La productividad portuaria tiene muchos elementos. El puerto de Montevideo tiene una eficiencia y una productividad muy por encima de los puertos de la región, y por eso la carga de otros países viene a Montevideo, si no, iría a otro puerto. Me parece que es algo de sentido común. Como decía al principio, entre un 55 % y un 60 % de la carga extrarregión que viene al puerto de Montevideo es la que nosotros tenemos que defender, que es la que nos hace crecer. Si nosotros no defendemos esa carga y ese aumento de volumen, corremos el riesgo -me parece que eso es lo que no se ve- de pasar de ser un puerto *hub* a ser un puerto *feeder.* Y eso va a pasar si nosotros no mantenemos estas líneas o no se visualiza que hemos logrado que vengan más navieras, barcos más grandes que cargan más, que acá cargan lo que traen de Paraguay, del sur argentino, que son monstruos de 11.000, 12.000 TEU. ¿Se cree que vienen por la carga uruguaya? Creo que no se está valorando, que no se está viendo la realidad.

Reitero, si nosotros no defendemos esta posición política portuaria, podemos correr el riesgo de transformamos en un puerto *feeder,* y ahí sí vamos a tener barcos de menor tamaño en Montevideo, la carga uruguaya va a tener que ir a Río Grande o a Buenos Aires. Entonces, van a tener que ir a pelear con las autoridades portuarias argentinas o brasileñas para ver el tema tarifario.

Creo que estamos ante una situación que no catalogo de injusta, pero me parece que se está analizando de forma muy errónea el posicionamiento y lo que tiene que ver con el puerto caro. El puerto no es caro. Tenemos un puerto altamente competitivo, que genera beneficios extraordinarios a nuestra carga nacional, a nuestra exportación y a nuestra importación, que además tiene una muy buena conectividad hacia el mundo y la aprovechamos. Reitero, pasamos de nuestro techo de 500.000 TEU, 600.000 TEU, a prácticamente al doble actualmente, a 1.100.000 TEU. Eso atrae las navieras, hace que vengan barcos más grandes. Obviamente, al final del día, eso sí mejora la competitividad.

Me parece que ese es el primer concepto que creo que hay entender.

Obviamente, todos pretendemos tener tarifas más bajas; lo he dicho y lo reitero, porque ese es un objetivo general. Pero, decir que el puerto es caro es un error. Creo que no se está visualizando la importancia que tiene nuestro puerto y este desarrollo portuario, con mejor infraestructura, con haber logrado los 13 metros, con la conectividad que tenemos a todo el mundo. Eso hace que nuestro puerto sea altamente competitivo y que tengamos mejores números que otros puertos

Por ejemplo, el puerto de Río Grande, como les decía anteriormente, hace cinco años que viene disminuyendo el movimiento de contenedores. Se compara con algún puerto chileno, pero llama la atención de que nunca aparece la comparación con el puerto de Buenos Aires, que para mí sería el primer puerto en el que deberíamos mirarnos. Si bien apostamos al concepto de la complementariedad y a trabajar juntos con las autoridades argentinas, obviamente, hay una sana competencia con Buenos Aires. Entonces, habría que ver los números para ver si desde esa visión solamente tarifaria estamos más caros o más baratos que Buenos Aires

Reitero que siempre me ha llamado la atención que en esos análisis no esté el puerto de Buenos Aires, y yo sé por qué no está, y sería bueno que dijeran por qué no está.

Por lo tanto, creo que la realidad manda, y hoy la realidad es que tuvimos un 2022 muy bueno y que estamos llevando adelante un 2023 con los objetivos de fidelizar la carga de la hidrovía. En ese sentido, las obras de infraestructura son muy importantes; haber logrado los 13 metros fue muy importante y el objetivo de llegar a los 14 metros, obviamente, nos va a potenciar. Tenemos 2 metros de ventaja respecto de todos los puertos de la hidrovía; eso es relevante.

Obviamente, tenemos que seguir trabajando, escuchando.

Lo que quiero trasmitir es que tenemos un puerto altamente eficiente, con una productividad superior a la de los puertos vecinos.

No entendí bien quién hizo los comentarios de la posibilidad de instalar un puerto público en la Laguna Merín.

SEÑOR PRESIDENTE.- En esta Comisión compareció la delegación uruguaya de la Comisión Mixta Uruguayo- Brasileña para el Desarrollo de la Cuenca de la Laguna Merín. En esa oportunidad se dijo que, en el marco del acuerdo al que se había llegado con Brasil -el dragado lo tiene que hacer Brasil, obviamente del lado brasileño-, Uruguay había planteado la necesidad de tener un puerto por donde saliera la carga que viene por la hidrovía.

Se habló de un puerto privado -que se había anunciado en el Tacuarí, que demoraría en construirse- y el presidente de la comisión planteó la necesidad de contar con un puerto uruguayo, que podría estar en la laguna Merín o -como dijo el señor diputado Tinaglini- en el río Cebollatí, cerca o frente a la isla del Padre. Esa fue la información que nos llegó.

Creo que la pregunta del señor diputado Tinaglini apunta a si la Administración Nacional de Puertos está en ese tema.

SEÑOR CURBELO (Juan).- Con respecto al proyecto de la laguna Merín, primero quiero hacer un análisis conceptual.

Sería muy importante lograr el objetivo. Para que se visualice: podría llegar a ser una hidrovía que tuviera igual o mayor movimiento que la hidrovía Paraná- Paraguay. Hay un comercio y un volumen potencial de carga en toda la cuenca laguna Merín- laguna de los Patos y, obviamente, si se lograra este objetivo -que tiene más de sesenta años- tendría un impacto enorme, tanto para Brasil como para Uruguay.

Participamos en alguna reunión en Río Grande, junto con la Embajada de Uruguay en Brasil, con Cancillería brasileña, con las autoridades portuarias federales de Río Grande; sé que siguieron avanzando en las distintas modalidades para llevar adelante el dragado, que es del lado brasileño, o sea, que corresponde que lo haga Brasil. Sé que existe el compromiso formal y se está llevando adelante.

Creo que después del cambio de gobierno en Brasil se modificó el criterio y lo que se iba a hacer a través de una iniciativa privada ahora va a estar a cargo de la autoridad brasileña, o sea, que va a ser una obra pública. Tengo entendido que eso está avanzando y que a fines de este año podría concretarse el comienzo de esta obra, que es un dragado menor, una obra de un monto relativamente bajo para las obras que se llevan adelante en Brasil.

Conocemos la existencia de un proyecto en Tacuarí, un proyecto privado; también nos han manifestado interés otros operadores privados para llevar adelante obras de infraestructura menor, de atraques, para poder utilizar la hidrovía. Ante la pregunta concreta de si la Administración Nacional de Puertos ha estudiado o analizado la posibilidad de tener un puerto público en la laguna Merín, la respuesta es no, y si me preguntan qué pienso personalmente, diría que sería inconveniente y que no está dentro de nuestros planes. Pretendemos, apoyamos, respaldamos todo proyecto privado que se pueda desarrollar en esa cuenca hidrográfica, que genere la posibilidad de instalar varios atraques o varias instalaciones portuarias menores, porque no tenemos por qué hablar de grandes puertos. Son atraques relativamente menores para poder utilizar las barcazas que circulen por la hidrovía.

En lo que tiene que ver con la existencia de un plazo perentorio en el que Uruguay deba movilizar la carga, lo desconozco. Lo que sí entiendo es que si se hace la obra sería muy bueno aprovecharla desde el primer día. Sí he mantenido varias reuniones con distintos operadores privados, que están muy interesados porque están viendo una posibilidad importante de desarrollar el negocio portuario en esa hiodrovía, que ojalá se concrete rápidamente.

SEÑOR PRESIDENTE.- En realidad, lo que se planteó no fue la construcción de un puerto, sino obras de infraestructura menor que permitan que las barcazas carguen y descarguen.

Eso fue lo que planteó la delegación uruguaya de la Comisión Mixta para el río Cebollatí, frente a la isla del Padre.

Con respecto al plazo, lo que dijo el señor diputado Tinaglini fue que Brasil se había comprometido a mantener el dragado durante un lapso de dos años, lo que implicaba que habría que volver a negociar con Brasil si no se hacía en ese plazo y si no se aprovechaba, como dijo el presidente de la Administración Nacional de Puertos, desde el primer día la posibilidad de usar la hidrovía.

En realidad, no es un plazo perentorio, sino lo que se negoció con Brasil.

SEÑOR CURBELO (Juan).- Lo desconozco.

Lo que entiendo es que si el gobierno brasileño va a llevar adelante esta obra y si después de sesenta años establece como una suerte de prioridad el desarrollo de la cuenca laguna Merín- laguna de los Patos es más por interés propio. Si Brasil hace el dragado es porque existe una visión de un volumen de carga en esa zona de Brasil que hace que sea más conveniente sacarla por la hidrovía y por el puerto de Río Grande.

Obviamente, si está la obra, tenemos que aprovecharla desde el primer día.

Reitero, esto fue lo que me trasmitieron distintos operadores privados que están muy interesados en la instalación de estas obras portuarias menores. Estamos hablando de atracaderos con buena infraestructura, sobre todo con buena conectividad.

La Administración Nacional de Puertos, la autoridad portuaria, lo que hoy está haciendo es acompañar el proyecto, pero no estamos pensando en desarrollar un puerto público.

Con respecto al puerto de La Paloma, en 2021 fue la draga D7, que llevó adelante un importante dragado, que no se concluyó por una rotura de la draga. Sí tomamos la decisión de mantener en el puerto de La Paloma una refuladora, una draga menor, que hoy está en La Paloma, y decidimos que estuviera permanentemente ahí.

Lamentablemente -y los diputados lo saben-, ha tenido roturas casi permanentes; ha dragado muy poco tiempo. Ahora estamos reparando la última rotura que, si mal no recuerdo, es de un motor. Se está reparando y próximamente, cuando esté lista esa pieza que se mandó comprar, esperamos que ahora sí comience a llevar adelante ese dragado regular, que nosotros entendemos que es lo que nos está faltando, porque esta draga opera a pie de muro.

Hoy la actividad en La Paloma es específicamente con barcos pesqueros; tenemos un par de barcos que están operando -ayer lo consulté- en La Paloma con la posibilidad de que tres o cuatro barcos de la flota nacional puedan comenzar a llevar adelante sus operativas ahí en La Paloma. Esto lo hemos venido conversando en este último tiempo con los empresarios dueños de la flota pesquera.

Esta es la realidad del puerto de La Paloma: una actividad que tiene que ver específicamente con la pesca y poca cosa más.

El puerto de La Paloma es, como todos saben, el puerto oceánico que tenemos, que tiene dificultades en el dragado. Creo que hoy con este dragado está en condiciones de recibir alguna otra carga de otra actividad.

Algunos operadores nos han preguntado formalmente para poder sacar ganado en pie o madera desde La Paloma. Para que quede claro: son sondeos y lamentablemente nada se ha concretado por ahora.

Lo que sí tenemos es flota nacional y estamos apostando a, por lo menos, aumentar el volumen de barcos para generar un mejor trabajo.

No obstante, así como hablamos del muy buen movimiento que tenemos en el puerto Montevideo -con el que estamos muy conformes-, en Colonia y en Nueva Palmira, tenemos que reconocer que en La Paloma no hemos logrado el objetivo que nos habíamos trazado.

La realidad de La Paloma hoy es la misma que tenemos desde hace muchos años, ni peor ni mejor.

¿Estamos conformes? No. Le estamos buscando la vuelta. Lamentablemente, no hemos encontrado operadores -que, en definitiva, son los que deciden- que apuesten a llevar adelante algunas otras operaciones.

Sí pueden tener la absoluta tranquilidad de que en la mesa de trabajo el puerto de La Paloma está todos los días, y cuando vienen distintas propuestas de inversiones, privadas, extranjeras, nacionales, de operadores con los que nos juntamos todos los días, siempre hablamos del puerto de La Paloma.

Hoy la realidad es que no hemos logrado que se genere una regularidad en la actividad; y la actividad que tenemos es la que existe.

SEÑOR REPRESENTANTE TINAGLINI (Gabriel).- Quiero clarificar un detalle.

En julio del año pasado, se rompió la draga D7. En ese momento, concurrieron a la comisión el vicepresidente y el gerente de dragado Adippe. En 2020, se rompió la D9.

Se hizo parte del dragado, pero queremos saber si realmente se llegó al objetivo, es decir, la profundidad que se establecía para todo el canal. Sé que hubo complicaciones y conflicto con el personal.

Además, hubo complejidades logísticas en el puerto de Capurro, sobre todo con la flota de bandera nacional. Una empresa se interesó en el puerto de La Paloma o estuvo operando durante dos o tres atraques. Después, evidentemente, si no se daban estas

condiciones de la profundidad del canal de acceso; de la balanza por la logística que significa el trasiego del pescado, que ya viene en caja y hay que trasegarlo a los camiones y por eso hay que pesarlo, y la potencia que la empresa solicitó a la ANP por las cámaras frigoríficas de los barcos, en definitiva, se desaprovechó la oportunidad. Era fundamental que se dieran las condiciones de logística para que esa empresa pudiera continuar. Hoy, creo que hasta se vendió la empresa a otra firma.

A veces, las oportunidades se dan una vez y hay que tener las condiciones. Sé que se intentó el dragado, y quiero saber en qué condiciones quedó.

SEÑOR CURBELO (Juan).- Me comprometo a enviar la batimetría. Lo que tengo entendido es que el dragado que se había establecido se hizo prácticamente en su totalidad en lo que tiene que ver con el canal de acceso a la Paloma y también tuvimos una rotura de la draga D7 cerca de la primavera. Eso hizo que no se pudiera culminar el cien por ciento del dragado establecido, pero sí creemos que el puerto está en condiciones y está mucho mejor que lo que estaba antes de ser dragado.

Con respecto a la empresa que sí estaba operando en la Paloma, en realidad no es que desaprovechamos una oportunidad, porque esa oportunidad la creamos nosotros mismos. Tuvimos ciento cincuenta reuniones con la empresa y generamos que fuera a la Paloma, ¿y después no vamos a hacer nada para que la empresa se vaya? No es así.

La empresa tomó esa decisión por distintos motivos; la industria de la pesca es compleja; es compleja la toma de decisiones y, por lo tanto, la zafralidad incide. A veces, les conviene más operar desde un puerto que de otro. Tengan la absoluta certeza de que no desaprovechamos oportunidades. Lo que lamentablemente no podemos hacer es que las mismas se estabilicen en el tiempo. Con esta empresa como con tantas otras seguimos insistiendo para que puedan operar por el puerto de la Paloma. Hay un tema de combustible que también incide; obviamente que buscan las mejores condiciones; a veces son en un puerto, a veces son en otro. Vamos a seguir trabajando para que aumente el volumen de faena en la Paloma y, por lo tanto, aumente el trabajo en el puerto, que sabemos que es una necesidad de la zona.

Por supuesto que el compromiso que tiene esta Administración es mejorar, reitero, una actividad en un puerto que hoy no nos satisface, y hay que reconocerlo.

SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).- Quiero intervenir por otro tema ciertamente.

Con cierta frecuencia y en la periodicidad, aparece en la prensa versiones en el sentido de que los pesqueros chinos que hacen pesca ilegal en el Atlántico sur tienen como puerto preferido, en esta parte del mundo, el puerto de Montevideo. Se insiste mucho sobre esto en la prensa argentina.

En estos días circulaba en las redes una versión según la cual habría empresas chinas interesadas en comprar una parte -esa era la información- del puerto de Montevideo. Sabemos que el puerto como tal no se vende, pero la terminal de contenedores podría venderse.

Entonces, quisiéramos saber cuál es el volumen, la importancia que está teniendo hoy la actividad de los pesqueros chinos en el puerto de Montevideo, qué significación, qué relevancia tiene eso, y si tiene algún asidero esa versión, según la cual habría empresas chinas interesadas en adquirir una parte del paquete accionario de la terminal de contenedores.

SEÑOR CURBELO (Juan).- Con respecto a la posible adquisición del puerto de Montevideo, la terminal de contenedores o la terminal pesquera, lo desconozco

absolutamente; no lo había escuchado. No creo que nada de eso vaya a suceder; al menos, no lo había escuchado.

Nosotros ahora estamos terminando una terminal pesquera en Capurro con una inversión de más de US$ 100.000.000, que se va a inaugurar en los primeros meses del próximo año. El puerto de Montevideo va a incorporar un kilómetro de muelle, siete hectáreas de retroárea y la posibilidad de un frigorífico pesquero. Así que vamos a mejorar de manera muy sensible lo que tiene que ver con la industria de la pesca tanto la nacional como la extranjera.

Si ustedes me preguntan: "¿Cuánto incide en nuestro presupuesto o en nuestros ingresos la actividad de la pesca?", debo decir que es menor con respecto a los números grandes de la ANP; es un negocio de los menores; como los cruceros, que también es un negocio muy menor para los puertos. Pero como los cruceros, también tiene una incidencia muy positiva en lo que genera no solamente, reitero, en los ingresos duros portuarios, sino en la mano de obra, reparaciones, avituallamiento; genera mucho trabajo en la propia actividad pesquera. Creemos que eso se va a potenciar cuando se tenga una infraestructura muchísimo mejor de la actual y una terminal especializada o un puerto especializado, como va a ser el puerto de Capurro.

En resumen, en los números de la ANP, la actividad de la pesca es menor, y de la posible adquisición, desconozco absolutamente el tema; nunca había escuchado nada al respecto.

Con respecto a la pesca ilegal, obviamente que el puerto de Montevideo tiene controles. Hay una autoridad no portuaria, sí marítima, sanitaria. Está la Prefectura Nacional Naval; está el Ministerio de Ganadería Agricultura y Pesca que llevan adelante todos los controles. Muchas veces, a través de la prensa, se hace publicidad negativa sobre el puerto de Montevideo, cuando la realidad es que el puerto de Montevideo lleva adelante todos los controles para el ingreso de los buques que están autorizados y que están en regla. Si vamos a hablar de la pesca ilegal o de lo que sucede con la flota china, me parece que más que mirar al puerto de Montevideo habría que mirar al Atlántico sur y las condiciones de controles o la falta de controles que existe en esa zona. Pero tengan la certeza de que en el puerto de Montevideo se cumplen todos los requisitos, y eso no significa que no atendamos la flota pesquera china, como la coreana, como la española que son buenos clientes para el puerto de Montevideo, y pretendemos que sigan viniendo a nuestro país, a nuestro puerto, porque eso genera mucho trabajo.

SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).- Voy a hacer una precisión sobre lo que acaba de referirse el señor presidente de la ANP.

Parto de la base, naturalmente, de que el puerto actúa dentro de la legalidad y solo permite operar a los buques que respetan esa legalidad; es en ese marco que estamos preguntando.

Pero ¿hay alguna apreciación acerca de si es cierto eso de que el principal puerto para los pesqueros chinos, en esta parte del mundo, es Montevideo en comparación con otros puertos más al sur o acaso más al norte? ¿Somos nosotros el principal puerto de los pesqueros chinos?

SEÑOR CURBELO (Juan).- Sí, eso es verdad. Si no vienen a Montevideo, van a Sudáfrica o si no tienen que ir al Pacífico. El puerto de referencia, sobre todo para reparaciones, es el de Montevideo.

SEÑOR REPRESENTANTE FRATTI (Alfredo).- Me sumo a los saludos del presidente. Muchas gracias por comparecer a esta comisión.

En realidad, es un pedido el que tengo que hacerle, pero antes me gustaría nivelar alguna información, porque si bien con los legisladores nos encontramos, me parece bueno que conste en la versión taquigráfica.

Del dragado del canal San Gonzalo, que yo recuerde, por el lugar en el que me ha tocado vivir, venimos hablando desde el gobierno de Jorge Batlle, o sea, estaríamos en la quinta Administración. No sé, capaz que se habló antes; pero recuerdo claramente que fue en el gobierno de Jorge Batlle; así que una, dos, tres, estamos en la quinta Administración que se habla del dragado del canal. Inclusive, participamos en una instancia; nos invitó el *prefeito* de Yaguarón a una licitación, que supuestamente se había hecho, pero después infelizmente no estaba en el *orçamento* -que viene a ser el presupuesto nuestro- ; por lo tanto, no está.

Ahora, hace cuestión de un mes, participamos de una reunión junto al diputado de Treinta y Tres, en Casino, con una agenda binacional, y parece que se han hermanado municipios de la frontera de Brasil con municipios del Uruguay. Han generado diferentes eventos, sobre todo desde el punto de vista cultural, tratando de solucionar esos pequeños problemas que se dan en la frontera. A veces, hay acuerdos nacionales que después no se reflejan allí. Casino le corresponde al municipio de Río Grande y el *prefeito* nos preguntaba a nosotros en qué estaba el dragado, porque ahí no hay un solo movimiento. Quiere decir que claramente este año -yo no soy especialista en estos temas-, en cuatro o cinco meses, que es lo que queda del año efectivo, terminen el dragado del canal de San Gonzalo. Eso para nivelar la información de las propias autoridades brasileñas.

Por otra parte, en la instancia pasada de la Comisión, estuvieron presentes representantes de una cooperativa de pescadores del Lago Merín. Plantearon la necesidad de tener algo donde atracar. El Lago Merín ha venido creciendo; la gente ahora prefiere esos balnearios más agrestes y demás. No estamos hablando de un puerto. Lo que nos dicen es que no tienen un lugar para atracar un barco. Tenemos un problema en la laguna: hay mucho desnivel. Los conocedores dicen que, en un momento récord, puede haber hasta seis metros de diferencia. Uno entiende, sin ser especialista en el tema, que eso dificulta bastante.

Ahora, como los puertos deportivos pasaron a la ANP, según tenemos entendido...

(Interrupciones)

——En realidad, lo que están planteando los pescadores es un atraque para esos barcos. Se ha desarrollado bastante el tema del windsurf y demás; los brasileros que tienen alguna embarcación pequeña no tienen dónde atracar; no hay nada; hay que atracar en la arena.

La semana pasada hablamos con el intendente; la Intendencia está dispuesta a colaborar, inclusive, económicamente, porque el intendente tiene una moto de agua.

(Interrupciones)

——Entonces, al estar vinculado al deporte, entiende la necesidad que surge ahí.

Lo que la Intendencia no tiene y estamos precisando es un informe técnico que diga qué se puede hacer, y una estimación de cuál sería el costo. Hay costos que la Intendencia no puede asumir, y hay otros que sí.

Obviamente, los planteamientos que recibimos de los que, como nosotros, no conocen demasiado de estos temas va desde un puerto de madera, uno con vías de ferrocarril y otro con tanques flotantes que suban y bajen. En realidad, lo que precisamos

es que alguien tome esto y nos haga un informe técnico de qué es lo que se puede hacer o que nos diga: "No, mire, esto es imposible, venda la moto de agua".

(Hilaridad. Diálogos)

——Parece lógico que los pescadores tengan algún lugar donde atracar. No es un tema de importancia nacional, pero obviamente sí lo es para los que están dedicados al turismo y, sobre todo, para los pescadores porque es su medio de vida.

La laguna tiene el mismo problema de nivel en todos lados, pero en la otra punta, en Santa Isabel, del lado brasilero, le hicieron un muelle. Capaz que esa podría ser una idea para encaminar algo parecido, pero hasta ahora no hemos conseguido un informe técnico. Este reclamo fue a la Intendencia, a la Dinara -que me parece que poco puede hacer- y después al Ministerio de Transporte. Pero si la ANP está encargada, aunque no de todos, por lo menos de algunos puertos deportivos, capaz que nos puede facilitar un informe técnico. La Intendencia está dispuesta a colaborar con la logística. La idea es poder tener alguna respuesta; de lo contrario, esto va a dormir en los cajones y va a ser inútil la venida de la gente a la Comisión.

Aprovechando su presencia, me gustaría hacerle ese pedido y si me puede hacer alguna devolución respecto a si en algún momento va a venir alguien a estudiar el tema y dar una opinión más aproximada de la realidad, que los informes que hemos tenido hasta ahora que se basan en informes de prácticos de la zona. Creo que esto precisa un informe mucho más técnico.

SEÑOR CURBELO (Juan).- A mí me parece que el planteo debería hacerlo en la Dirección Nacional de Hidrografía del Ministerio de Transporte y Obras Públicas que es quien tiene la atribución y la potestad de la construcción y planificación de obras; me refiero a la construcción de estos atracaderos, que no son puertos, y se han hecho a lo largo y ancho de todo el Río Uruguay.

Me parece que -sin sacarme la pata del lazo- es la Dirección de Hidrografía quien estaría en condiciones de dar una respuesta para la construcción de algo muy menor que es lo que se está planteando, sin perjuicio de que quedemos a las órdenes para tener una reunión con nuestra gerencia de infraestructura que capaz puede dar alguna sugerencia. No es nuestra *expertise*; la *expertise* de la ANP tiene que ver, más que nada, con construcciones portuarias comerciales, no con estos atracaderos -que hay muchísimos en Uruguay- que han sido construidos por el Ministerio de Transporte y la Dirección de Hidrografía.

SEÑOR REPRESENTANTE FRATTI (Alfredo).- Capaz que no fui claro. Hay un planteamiento de los pescadores en cuanto a un atracadero y hay un reclamo de los pobladores y de la gente vinculada, de un puerto deportivo. Ahora me entero que no son todos los puertos deportivos. Me gustaría que lo aclarara porque tenía entendido que esto que antes estaba -creo que directamente- en el Ministerio de Transporte pasó a la ANP. ¿Cuáles son los que pasaron y cuáles no? La verdad es que desconozco.

SEÑOR CURBELO (Juan).- En la Ley de Urgente Consideración se estableció el pasaje: fortalecer la autoridad portuaria y que todos los puertos de Uruguay estuvieran administrados por quien tiene la *expertise* que es la ANP.

Lo que se ha hecho hasta ahora es un pasaje paulatino porque se nos ha complicado la parte administrativa e informática; hasta ahora ha pasado el Puerto de Carmelo y el deportivo de Colonia. En los dos estamos haciendo obras. En el Puerto de Carmelo, después de muchos años, firmamos hace un mes el dragado del canal de Isla Sola y la obra debería comenzar en el mes de julio. En cuanto al puerto deportivo de

Colonia, hicimos un llamado y estamos próximos a adjudicar la restauración del viejo muelle de madera de Colonia del Sacramento, que hace años que estaba inhabilitado. Es una obra que esperamos adjudicar en los próximos sesenta o noventa días. El tercer puerto que pasó a la órbita de la ANP es el de Piriápolis. Por lo tanto, de todos los puertos deportivos, estamos administrando tres: Colonia, Carmelo y Piriápolis.

En la Ley de Urgente Consideración se hablaba de puertos deportivos. La Dirección de Hidrografía va a seguir existiendo porque en Uruguay, más allá de puertos deportivos, hay una cantidad de atracaderos que van a seguir, por ejemplo, en Nuevo Berlín y en Villa Constitución; hay muchísimos que van a seguir dependiendo de Hidrografía.

Con respecto al atracadero, me parece que corresponde al Ministerio de Transporte y a la Dirección de Hidrografía.

En cuanto a la posibilidad de un puerto deportivo, es otra cosa; podríamos empezar a conversar cuál es el planteo, si ya existe o dónde sería el mejor posicionamiento.

SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).- ¿La Administración Nacional de Puertos tiene competencia para decidir la creación de un puerto deportivo o un embarcadero? Una cosa es que los administre, los explote, los conserve, esos son los términos que tengo presentes en la Ley de Puertos. Francamente, no recuerdo si se le ha dado competencia para decidir la creación de un puerto deportivo en cualquier parte del territorio o la creación de un embarcadero; francamente, no lo sé.

SEÑOR CURBELO (Juan).- Por eso le consulté si ya existía, qué es lo que hay en la Laguna Merín, si ya hay un puerto deportivo o si lo que hay es una idea. Si es una idea, hay que bajarla a tierra y es correcto lo que dice el diputado Pasquet: habrá que analizar las atribuciones e incorporar al Sistema Nacional Portuario un nuevo puerto, en este caso un puerto deportivo en la Laguna Merín. Desconozco si es una idea o si se quiere mejorar.

SEÑOR REPRESENTANTE FRATTI (Alfredo).- No existe nada, es agua y arena. Me parece que si en la LUC se pasó los puertos deportivos a la ANP, ¿a quién le vamos a preguntar si es posible crear un puerto? Después se verá quién paga, quién hace. Lo que precisamos es que alguien nos diga si se puede. El atracadero es de Hidrografía; ahora el puerto deportivo, claramente, da la impresión que debería ser de la ANP, por lo menos que nos informe. Nosotros no tenemos que bajar ideas; no somos especialistas; yo soy veterinario; no me puedo poner a hacer puertos. Por lo tanto, preguntamos a los que administran los puertos que nos den una idea si se puede hacer, o que descarten que no se puede hacer y no seguir soñando con algo que no existe. No es muy complicado. Debe haber alguien que entienda de puertos deportivos porque si están administrando dos o tres puertos y están por recrear uno de madera, me parece que debe haber alguien con experiencia en algún lado del Estado que nos diga qué es lo que se debería hacer. No sé si hay que hacer alguna nota, firmar, condecorar o poner una moña. Al final estas cosas…

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Me permite para redondear la idea?

SEÑOR REPRESENTANTE FRATTI (Alfredo).- No terminé presidente, no me corte el uso de la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Perdón.

SEÑOR REPRESENTANTE FRATTI (Alfredo).- Bueno, ahora sí terminé.

SEÑOR PRESIDENTE.- Debemos analizar las competencias de esta Comisión; por tanto, desde acá tiene que surgir un camino para dilucidar todo esto.

Si la Intendencia de Cerro Largo ha tomado este tema que fue planteado por los pescadores y que primariamente era un atracadero -porque era lo que ellos querían desde el punto de vista laboral- y se plantea también lo del puerto deportivo, debería ser un órgano formal, como la Intendencia, quien haga los planteamientos ante quien corresponda para que esa idea -hoy es una idea, lo dice muy bien el diputado Fratti, un reclamo de un grupo de pescadores y de pobladores de la zona- se concrete y luego pase por las etapas técnicas de análisis y costos para ver quién tiene que llevarla a cabo.

SEÑOR REPRESENTANTE FRATTI (Alfredo).- Esa es una idea. Esta Comisión creo que es tan formal como el ámbito de la Intendencia; de lo contrario ¿de qué estamos hablando? ¿O no soy el representante del departamento? Estoy haciendo un planteamiento formal a la ANP; tan sencillo como eso y que tiene, desde mi punto de vista, el aval de la Intendencia.

Ahora, ese otro paso de ir a la Intendencia ya fue, ya pasó acá; dicen que ya le mandaron a la Intendencia; o sea que eso está hecho.

¿Avances hasta ahora? Cero, por eso lo estoy planteando. Creo que hay cosas en Uruguay que se pueden arreglar de una forma más sencilla. Por eso digo, ¿hay que hacer una nota? De lo contario, pido una reunión y les digo: "Hay arena y agua. ¿Qué hacemos? ¿Hay posibilidades de un puerto deportivo?". Tan sencillo como eso.

Le pido por favor que no me enmiende la plana de mi departamento; por el amor de Dios. Si me deja hacer el planteamiento que a mí me parece, si usted opina otra cosa, plantéelo aparte, pero no me corrija lo que estoy planteando.

SEÑOR PRESIDENTE.- Diputado Fratti: usted, personalmente o como diputado, puede hacer perfectamente este planteamiento. Estoy tirando una idea en la Comisión en cuanto a formalizar por otra vía o pueden ser las dos vías. Simplemente, eso era lo que quería dejar planteado; la idea no es coartar la posibilidad que usted tiene como ciudadano y como arachán de hacer este tipo de planteamientos o como vecino del lugar.

Lo planteé desde el punto de vista de buscar un camino institucional ya que se dijo que la Intendencia estaba dispuesta, incluso, a financiar este tipo de cosas. Entonces, sería bueno que institucionalmente se recorra ese camino. Esa fue la idea que tiré.

SEÑOR REPRESENTANTE FRATTI (Alfredo).- Termino con esto. Lo que quiero saber es si la ANP está en condiciones de hacerme algún informe técnico para saber si es viable un puerto deportivo o no, porque para el camino institucional de ver cómo se financia, primero hay que ver si hay alguna posibilidad; de lo contrario es como vender un terreno en la luna. Es tan sencillo como eso.

SEÑOR PRESIDENTE.- Queda planteado.

SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).- Con el ánimo de dejar planteadas las cosas, dejo planteada mi duda acerca de la competencia de la ANP para hacer eso que el diputado Fratti entiende que tiene que hacer.

Tengo dudas de eso. No estoy afirmando porque no he estudiado el punto jurídicamente, pero creo que hay un paso previo que es el de determinar quién es el órgano competente. De repente esto hay que decírselo al ministro de Transporte y Obras Públicas. Que haga los estudios que entienda competentes o que instruya a la ANP para que los haga, pero creo que el Poder Ejecutivo tiene que ser el que actúe de algún modo para decir: "Vamos a hacer un puerto deportivo acá, allá o no vamos a hacerlo". Después, la ANP, en su rol, ejecutará, administrará, explotará, todas esas cosas que hace como servicio descentralizado con las competencias que le da la Ley de Puertos.

Más allá de este puerto en particular, en tesis general, digo que la ANP no podría habilitar o cerrar puertos por ahí a su arbitrio y discreción, si no hay una decisión previa del Poder Ejecutivo que, a su vez, tiene que tener el marco legal correspondiente.

Insisto: todo esto lo digo para plantear mis dudas en el seno de la Comisión. No he estudiado el punto a fondo, pero creo que son cosas que tenemos que tener en cuenta.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- Quiero hacer una pregunta bien específica sobre el puerto de Montevideo.

Sé que han comenzado las obras de limpieza de los barcos que están fondeados hace muchísimo tiempo, y quiero saber cuánto se ha avanzado en ese sentido.

Respecto al puerto de la terminal de cruceros que se ha accionado como proyecto, quiero saber si hay alguna novedad al respecto, porque se han manejado varios proyectos, varias ubicaciones vinculadas directamente con la ciudad de Montevideo y me gustaría saber si hay algún avance, en el entendido de que dentro de poco comienza la nueva temporada.

SEÑOR CURBELO (Juan).- Con respecto al desguace -que nosotros llamamos limpieza de la bahía-, se hizo una licitación en el año 2020, que tuvo una modificación, una cesión de contrato. De los veinticuatro barcos que había, se han limpiado cerca de trece o catorce barcos. Ustedes habrán visto que había tres barcos emblemáticos en el ingreso al puerto de Montevideo que daban una imagen muy fea no solamente al puerto, sino a la propia ciudad. Esos tres barcos ya fueron eliminados. Es decir que del primer contrato original vamos cerca de un 55 % del cumplimiento. La empresa nos ha dicho que para fines de este año va a dar cumplimiento a la totalidad de esta licitación que ronda en poco más de US$ 3.000.000. Ahora estamos trabajando para un nuevo pliego con el saldo de los barcos que están en la bahía de Montevideo.

El número de barcos abandonados está en torno a los cincuenta aproximadamente. Esa es la problemática con la que nos encontramos. Algunos buques son más fáciles de trabajar y de desguazar; otros, están hundidos o semihundidos y tienen más dificultades, pero la idea es avanzar todo lo que podamos en la limpieza de la bahía que, reitero, no solo mejora la operativa, sino la estética y lo relativo al ambiente. Hay altos riesgos ambientales, porque muchos de los barcos fueron abandonados con combustible. En definitiva, estamos muy conformes; se está haciendo un buen trabajo, pero todavía falta.

Con respecto a la terminal de cruceros o pasajeros, en primer lugar, voy a expresar una visión absolutamente personal. Creo que el mejor lugar en el que puede existir una terminal de pasajeros y/o cruceros es dentro de la bahía de Montevideo, que es un lugar de una navegación absolutamente segura, con excelentes condiciones, natural. Para mí no hay mejor proyecto que no esté dentro de la bahía de Montevideo.

En segundo término, en estos años hubo varias posibilidades y proyectos; algunos se concretaron, otros fueron ideas en Punta Carretas y en Mauá, que no pasaron por la Administración Nacional de Puertos, sino por el Ministerio de Transporte, porque están fuera del ámbito de la ANP. Por lo que tengo entendido esos dos proyectos no se siguieron adelante.

Ahora se presentó una iniciativa privada por parte de la empresa Buquebus al Ministerio de Transporte y la semana pasada notificaron a la ANP. Esto se formalizó en el Directorio y ahora debemos generar un grupo de trabajo para que analice el proyecto. Se trata de la construcción de una terminal de pasajeros que también va a tener vinculación con cruceros en la locación actual, donde está ahora nuestra terminal de pasajeros. Se está planteando una inversión muy importante, una mejora muy significativa en la

infraestructura, una solución al principal problema que tiene que es la conectividad, el ingreso y el egreso. Los técnicos lo van a empezar a estudiar y veremos cuál es el resultado.

Por primera vez podemos decir que hay un proyecto formal planteado ante la autoridad portuaria y ahora lo vamos a analizar. Se va a conformar un grupo técnico y después se harán las evaluaciones que se entiendan con respecto a esta iniciativa privada que, por lo que se me dijo, fue presentada en el Ministerio de Transporte y también en la Intendencia de Montevideo, en el entendido de que genera obras que van a tener un impacto en la ciudad.

SEÑOR PRESIDENTE.- No hay más preguntas ni comentarios por parte de los legisladores.

Agradecemos su presencia y la información que ha transmitido; será un buen insumo para la comisión.

(Se retira de sala el presidente de la Administración Nacional de Puertos, ANP)

——No habiendo más asuntos, se levanta la reunión.

